

A 'translated' version, done by my web browser begins on p.8. My comments appear in red. The mistakes can easily be verified as such by consultation with Henry des Castries 1903 work "Les corsaires du Sale". That said, there is some good information in this piece that I have highlighted in yellow.

Les corsaires de la « République » de Salé



Par La Rédaction — 29 janvier 2019

 8



L'oued Bouregreg est le fief de corsaires redoutables qui font régner la terreur sur le littoral marocain et bien plus loin encore. A l'image des grandes cités maritimes qui ont toujours aspiré à l'autonomie, ces corsaires vont même jusqu'à fonder un Etat dans l'Etat.

A l'écart des empires, à l'abri des persécutions, il y eut face à l'Atlantique, ce refuge de forbans des mers, cette cité prospère, cosmopolite et raffinée, aux institutions singulièrement égalitaires pour l'époque. ». C'est ainsi que Lamborn Wilson décrit Salé dans Pirate utopias, Moorish Corsairs & European Renegadoes, (Automedia, 1995). Salé, cité prospère donc, mais Salé, cité corsaire avant tout. Qui sont donc ces corsaires qui ont fait trembler l'Europe pendant des siècles? Y a-t-il eu une déformation de la réalité historique par la mémoire collective de l'époque contemporaine ? Nous savons que, contrairement à une idée très répandue, les fameux corsaires dits de Salé, sont en fait originaires de Rabat, c'est-à-dire de Salé-le-Neuf, qui au XVIIe

siècle est devenu une terre d'asile pour quelques milliers d'immigrés venus notamment de la péninsule ibérique (Hornacheros et Morisques).

En 1614, le religieux espagnol Julian Pastor s'exprime en ces termes pour décrire l'arrivage massif de Morisques et leur installation à Salé-le-Neuf : « Au temps de ce Marabout Layax [le moujahid El Ayachi], beaucoup de Morisques, qui sont sortis d'Espagne, Andalous et Hornacheros (on les appelle Hornacheros parce qu'ils viennent d'un lieu appelé Hornachos, et on appelle communément Andalous le reste des Morisques) ont construit beaucoup de maisons dans Arrabal [le Faubourg]». L'attachement de ces derniers à la patrie perdue, suite aux édits d'expulsion définitifs promulgués contre eux entre 1609 et 1614, explique largement leurs visées politiques, militaires et économiques. Le désir de se venger des Espagnols et de faire fructifier leurs capitaux a pris la forme d'une ravageuse guerre de course.

Mais la rentabilité des razzias maritimes ne tarde pas à attirer également une foule de personnes étrangères à la région, comme les pirates de la Maamora, anglo-saxons pour la plupart. Salé accueille également un nombre non négligeable de renégats Ulj, appelés communément « Turcs de profession » qui viennent tenter leur chance sous le ciel salétin. Les promesses de butins de la course ne manquent pas d'attirer Portugais, Espagnols, Français et surtout Hollandais, dont le concours en matière nautique est inégalable. Parmi les plus redoutables sur mer figure un groupe de Hollandais dont le célèbre Morat-Raïs. D'autres renégats se distinguent par leur bravoure : Ali Baudry, Mohammad Haj Candil, ou Roussay d'origine française, ou encore l'Anglais Chafar… Certains parmi ces islamisés se voient confier les plus hautes charges administratives et constituent même la corporation dirigeante de Salé.

Razzias maritimes

Les Barbaresques sont, eux aussi, nombreux sur le terrain. Originaires des régences de Tripoli, Tunis ou Alger, ils sont, aux dires d'un captif anonyme « plus versés dans la géographie que les Salétins » et affluent en grand nombre à Salé en quête de lucre et de gloire comme Omar El-Hadj, corsaire tunisien, Mohamed Turki et Yahya Trabelsi. La course attire aussi un grand nombre de ruraux qui affluent vers une ville en plein essor, à la recherche de pain et de travail, pour échapper aux épidémies et à la misère qui secouent alors les campagnes marocaines.

Des navires et des hommes

Ces événements coïncident avec la crise du commerce saharien et la désagrégation politique du Maroc suite à la mort du sultan Al Mansour en 1603, auxquelles s'ajoute l'effacement progressif de la présence ibérique sur le littoral atlantique marocain. De nouvelles perspectives apparaissent pour les petits ports qui reprennent vie et participent activement à l'essor de la course salétine : Safi, Azemmour, Agadir, etc. L'insécurité sur mer, due aux guerres européennes du XVIIe siècle, a sans nul doute permis aux salétins, comme aux autres corsaires maghrébins, d'exercer à loisir leurs activités. La réussite de Salé et l'expansion du théâtre des opérations corsaires s'expliquent également par les moyens matériels mis en place. Les corsaires ont en effet pu bénéficier du savoir-faire européen qui leur a permis de transformer les techniques de leur navigation. Dès le début du XVIIe siècle, en 1606, un Hollandais de Dordrecht, du nom de Simon Simonsen, dit Danser,

enseigne aux Algérois la manière de construire et de manœuvrer des vaisseaux de haut bord, en usage dans l'Atlantique. Néanmoins, leur apport est plus efficace à Salé, port important donnant sur l'Atlantique, que dans les autres repaires corsaires du Maghreb.

Les navires salétins disposent de deux qualités : la vitesse et la légèreté. La première est à la base de l'efficacité des opérations, car les razzias maritimes dépendent essentiellement de la mobilité, tant pour l'attaque que pour la dérobade.

A côté de ces caractéristiques techniques, l'armement corsaire de Salé utilise des équipages pléthoriques, notamment pour l'abordage où la supériorité numérique est une arme essentielle. Le ratio moyen effectif-tonnage est de l'ordre de 1,60 homme par tonneau, un taux exceptionnellement élevé : « Les équipages des navires sont toujours nombreux et c'est par cet endroit que leurs abordages sont toujours à craindre » écrit le Chevalier d'Arvieux vers 1670. Outre ces caractéristiques, le logement et les vivres nécessaires à l'équipage embarqué sont réduits au minimum. L'espace restreint disponible est généralement réservé à l'installation des pièces de canon et à l'approvisionnement en poudre et munitions. Les corsaires de Salé, constate le commissaire français Louis de Gastines en 1680, « n'ont dans leurs vaisseaux aucun coffre, ni bransle, ni embarras quelconques ». Tout est sacrifié à la vitesse et à la puissance offensive.

Cap vers la haute mer

Pour ce qui est de l'importance numérique de la flotte, elle reflète l'évolution de la course à Salé. Celle-ci atteint son point culminant avec la première grande poussée, correspondant à la naissance de la « République » en 1627, lorsque Salétins et Tétouanais réussissent à aligner jusqu'à 60 unités. Mais les sources feront ressortir par la suite une diminution constante du nombre de bâtiments au cours du XVIIe siècle. De fait, à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle la course devient un quasi-monopole sultanien. Les fréquentes interventions des puissances maritimes européennes en représailles aux entreprises corsaires, se sont en effet soldées par la capture ou la perte de nombreux bâtiments de la flotte. En 1649, entre les mois de juin et octobre, six navires salétins et deux de leurs prises sont capturés ou détruits par les vaisseaux d'une escadre hollandaise commandée par Joris Van Cats.

A son apogée dans la première moitié du XVIIe siècle, la course salétine déborde de son champ habituel d'intervention, à savoir les côtes ibériques, pour aller vers la haute mer atlantique, balayant un rayon de 500 à 600 milles et faisant de l'espace entre les Canaries, les Açores et le cap Finistère, un véritable terrain de chasse. Et c'est bien au large de cet espace que les Salétins effectuent la majeure partie de leurs prises. Cette course repose de manière croissante sur l'emploi de vaisseaux de plus en plus puissants. Les corsaires de Salé ont su bénéficier de leur position géographique et de leur savoir faire en matière navale, devenant la terreur des mers du Ponant : « Mon Dieu, gardez nous des Salétins », disait un rituel du Diocèse de Coutances en Normandie.

En effet, les corsaires ont développé de longues campagnes d'été sur des théâtres plus septentrionaux, encore mal protégés. Leurs pérégrinations les ont menés jusqu'au large des Iles Sorlingues et des Iles de Cornouailles pour capturer les bateaux de pêche revenant de Terre-Neuve. Les pêcheurs de Terre-Neuve ont

été particulièrement éprouvés par les Salétins, qui venaient chaque année dans les eaux anglaises et françaises guetter leur départ et leur retour. « Ils firent des ravages si étranges que du Havre de Grâce seul ils amenèrent ou coulèrent à fond plus de quarante vaisseaux qui aloient au poisson, et ce dans l'espace de deux ans ; il en fut aussi pris des autres villes maritimes ».

Dans l'ouest de l'Angleterre, la population devient si nerveuse que le feu de Lizard est éteint, parce qu'il « conduira les pirates ». L'un de leurs succès les plus spectaculaires est le long voyage qui, en juin 1627, a mené les corsaires en Islande, d'abord à Grindavic, située à l'extrémité de l'île, ensuite à Reykjavik en Islande. Cette campagne, placée sous le commandement de Morat-Raïs, un renégat hollandais originaire de Harlem, constitue une véritable prouesse maritime pour l'époque. L'opération se solde par le pillage du sud de l'île et par la prise de 400 Islandais dont un certain nombre pris en mer sur le chemin du retour. Cette incursion a été précédée par plusieurs raids perpétrés lors des années 1615, 1616 et 1629 conjointement avec les corsaires d'Alger contre les îles Féroé. En 1631, le renégat hollandais se distingue encore une fois par une incursion en Irlande.

Pourvoyeur d'emplois

Les razzias, les pillages organisés et les captures en haute mer rapportent un butin économique considérable. La course est la principale activité d'emploi, la principale source d'embauche et de revenus pour Salé et un très vaste hinterland d'où le port tire généralement ses marins. Elle mobilise plus de 4 000 hommes, ce qui signifie que la capacité d'embarquement offerte par la flotte corsaire peut s'élever à plus de 20 % de la population active.

Outre qu'elle a également stimulé l'activité d'autres branches de l'économie portuaire, la course a entraîné pendant plus d'un siècle un flux continu d'arrivées de prises, qui devaient être vendues sur place ou réexpédiées à destination des grands ports européens. Les sources de la première moitié du XVIIe siècle signalent que pour la période de 1620 et 1630, les corsaires auraient pillé « plus de mil vaisseaux chrestiens de toutes les nations ». Les prises ont avant tout contribué à faire des villes corsaires de grands marchés cosmopolites, attirant des acheteurs et des hommes d'affaires spécialisés dans ce genre de commerce.

Salé, « république » autonome

Comme la plupart des cités maritimes qui aspirent à l'autonomie, l'organisation institutionnelle de Salé, richesse aidant, subit un profond changement. Dès l'été 1627, les Salétins cessent de reconnaître l'autorité du Moulay Zidan. Le sultan saadien est, à leur yeux, coupable de prélever la dîme sur leurs revenus. Les corsaires deviennent ainsi indépendants de toute subordination makhzénienne. La « République » de Salé, souvent appelée « La Rochelle d'Afrique » voit alors le jour. Le trinitaire français Pierre Dan fait remarquer que les nouveaux arrivés « vécurent quelques temps avec l'honneur et l'obéissance que de vrais subjets doivent à leur souverain, mais ils se relaschèrent un peu après ».

La Qasba devient alors la capitale du nouvel Etat, sous lequel la course connaît un essor vigoureux. L'administration portuaire revient à un amiral, aidé par des intendants pour la surveillance des chantiers en construction et l'entretien de la flotte. Quant aux activités du port, elles sont concentrées entre les mains des

élites locales, le plus souvent issues de familles estremeno-andalouses. Le pouvoir exécutif appartient quant à lui au gouvernement, élu annuellement et assisté d'un conseil ou Divan composé de 16 membres. Ces derniers sont chargés, à travers l'intendance de la marine, de remettre les commissions aux corsaires.
Ce nouveau statut de la ville du Bouregreg influe profondément sur la concentration des efforts navals et de fortification de la cité où le système défensif se renforce par la construction de nombreux ouvrages côtiers pour se défendre des croisières anti-corsaires européennes. Mais, de l'année 1640, qui vit la fin de l'épisode de la «République » corsaire, à l'année 1660, l'histoire politique de la région passe sous la domination assez légère des Dilaïtes, une quasi-indépendance.
Avant de basculer définitivement sous l'autorité des chérifs alaouites en 1666, Salé se plie à l'autorité du raïs Ghaïlan en 1664 et est alors administrée comme les autres villes du pays. Néanmoins, vers la fin du XVIIe siècle, cette charge semble avoir subi quelques changements signalés par Jean-Baptiste Estelle, le consul de la nation française dans la ville. Celui-ci rapporte que l'agglomération salétine comprend pas moins de quatre caïds : à côté de ceux placés à la tête de Salé le Neuf, la Qasba et Salé le Vieux existe, en outre, un gouverneur du port spécialement chargé de s'occuper des marchands européens et de la navigation. L'ère des magistrats quasi indépendants, comme le laisse croire le consul français Louis Chénier, est bien révolue.

Levier politiqueet diplomatique

Avec son étatisation sous les premiers sultans alaouites, la course salétine deviendra une sorte de levier politique et diplomatique avec pour fonction de faire payer à certaines puissances maritimes européennes des tributs annuels. Les équipages des navires sont réduits à la portion congrue d'une solde versée par le sultan-armateur. Un changement de mode de rémunération devait entraîner le désengagement progressif des Salétins aux bénéfices éventuels des campagnes corsaires. Quand aux armateurs de la place salétine, ils vont profiter de l'épuisement du pays dans les luttes intestines qui suivent le décès du sultan Moulay Ismail en 1727 pour engager de nouveau leurs capitaux dans l'aventure corsaire. En 1733 encore, Partyet, le consul français à Cadix écrit que les Salétins ne vivent que de la mer. Mais c'est déjà une autre histoire.

Par Leila Maziane

Article Précédent

Des pharaons en Arabie Saoudite ?

Article Prochain

L'ethnocide de nos cousins d'Espagne



La Rédaction

Comments 8



badr 6 ans auparavant

Il est remarquable de noter que les descendants de Morad Rais (enfants issues d'un mariage avec une marocaine de salé) se sont implantés à New York quelques années apres la fondation de la ville et ont été connues sous le nom de "Van Salee" qui etait l'une des premières riches familles newyorkaise dont les descandants ne sont que Jaqueline KENNEDY et Humphrey BOGART

Répondre



Lamzibri 3 ans auparavant

Monsieur Badr, je connais très bien la famille Rais de Salée. Ils seront très contents de savoir qu'ils ont des liens avec les Kennedy et les Bogarts :).
Voici un lien qui confirme ce que vous dite

Répondre

Ping : Les corsaires de la « République » de Salé | Les chemins du Maroc

Ping : A República Corsária de Bouregreg | Histórias de Portugal e Marrocos



Laouina Abdellah 5 ans auparavant

Bonjour, qui est l'auteur? Pourquoi dit-il salétine pour qualifier des personnes ou événements de Salé; le t est absent des versions arabe, latine et européenne de Salé.

Répondre



Nawfal Kabbaj Malaky 5 ans auparavant

Merci mamoun bel article. Dommage que les rares écrits sur le sujet soient un peu fantaisistes. Et pourtant c une époque tres importante de l'histoire marocaine.

Répondre



thiebault jf 4 ans auparavant

je cherche des docs sur la période 1737/1740 ayant rapport avec la marine française
merci d'avnce

Répondre



À propos

Zamane est un mensuel marocain principalement consacré à l'Histoire du Maroc et publié en deux versions linguistiques dont le contenu diffère : francophone, depuis son lancement en novembre 2010 et arabophone, depuis octobre 2013.

Nous suivre



The corsairs of the "Republic" of Salé


By **Writing** — January 29, 2019


8



The wadi Bouregreg is the stronghold of formidable corsairs that reign terror on the Moroccan coast and much further. Like the great maritime cities that have always aspired to autonomy, these corsairs even go so far as to found a state in the state.

Away from the empires, sheltered from persecution, there was in front of the Atlantic, this refuge of pirates of the seas, this prosperous city, cosmopolitan and refined, with singularly egalitarian institutions for the time. ". Lamborn Wilson describes Salé in Pirate utopias, Moorish Corsairs & European Renegadoes, (Automedia, 1995). Salty, a prosperous city, but Salé, a corsair city first and foremost. Who are these pirates who have shaken Europe for centuries? Has there been a distortion of historical reality by the collective memory of the contemporary era? We know that, contrary to a widespread idea, the famous corsairs known as Salé, are actually from Rabat, that is to say from Salé-le-Neuf, WRONG! See des Castries, Les Corsaires du Sale (1903)

In 1614, the Spanish religious Julian Pastor expresses himself in these terms to describe the massive arrival of Moriscos and their installation in Salé-le-Neuf: "At the time of this Marabout Layax [the moujahid El Ayachi], many Moriscos, who came out of Spain, Andalusians and Hornacheros (they are called Hornacheros because they come from a place called Hornachos, and are commonly called Andalusians the rest of the Moriscos) have built many houses in Arrabal [the Faubourg] ". The attachment of the latter to the lost homeland, following the final expulsion orders issued against them between 1609 and 1614, largely explains their political, military and economic aims. The desire to take revenge on the Spaniards and to make their capital grow has taken the form of a devastating war of race. Race = the 'course du guerre' or the corsair voyage
But the profitability of maritime raids is not long in attracting also a crowd of people foreign to the region, like the pirates of the Maamora, Anglo-Saxon for the most part. Salé also hosts a significant number of renegades Ulj, commonly called "Turks by profession" who come to try their luck under the sky saletin. The promises of loot of the race do not fail to attract Portuguese, Spanish, French and especially Dutch, whose competition in nautical matters is second to none. Among the most formidable on sea is a group of Dutch including the famous Morat-Rais. Other renegades are distinguished by their bravery: Ali Baudry, Mohammad Haj Candil, or Roussay of French origin,

Maritime raids

The Barbaresques are also numerous in the field. Originating from the regimes of Tripoli, Tunis or Algiers, they are, according to an anonymous captive "more versed in geography than the Saletins" and flock in large numbers to Salé in search of lucre and glory as Omar El-Hadj, Tunisian corsair, Mohamed Turki and Yahya Trabelsi. The race also attracts a large number of rural people who flock to a booming city, in search of bread and work, to escape the epidemics and misery that then shake the Moroccan countryside.

Ships and men

These events coincide with the crisis of Saharan trade and the political disintegration of Morocco following the death of Sultan Al Mansour in 1603, plus the gradual erasure of the Iberian presence on the Moroccan Atlantic coast. New prospects are emerging for the small ports that are coming back to life and are actively participating in the development of the saletine race: Safi, Azemmour, Agadir, etc. The insecurity on the sea, due to the European wars of the XVIIth century, undoubtedly allowed the salétins, like the other North African corsairs, to exercise at leisure their activities. The success of Salé and the expansion of the theater of private operations can also be explained by the material resources put in place. The corsairs have indeed benefited from the European know-how which allowed them to transform the techniques of their navigation. From the beginning of the seventeenth century, in 1606, a Dutchman from Dordrecht, named Simon Simonsen, known as Danser, taught the Algiers how to build and maneuver ships of high-edge, used in the Atlantic. Nevertheless, their contribution is more effective in Salé, an important port overlooking the Atlantic, than in the other Corsair havens in the Maghreb.
Salacious ships have two qualities: speed and lightness. The first is at the base of the effectiveness of the operations, because the maritime raids depend essentially on the mobility, as much for the attack as for the

evasion.

In addition to these technical characteristics, Salé's privateer armament is used by overcrowded crews, especially for boarding where digital superiority is an essential weapon. The average ratio-tonnage is of the order of 1.60 man per barrel, an exceptionally high rate: "The crews of ships are still numerous and it is here that their collisions are still to be feared" writes the Knight d'Arvieux around 1670. In addition to these characteristics, the accommodation and supplies necessary for the crew on board are reduced to a minimum. The limited space available is generally reserved for the installation of cannon and the supply of powder and ammunition. The corsairs of Sale, notes the French commissioner Louis de Gastines in 1680, "have in their ships no trunk, no bransle, no embarrassment. Everything is sacrificed to speed and offensive power.

Cape towards the high seas

Republic of Sale predates that of Bou-Regreg by 3 decades; Sale is the dominant partner

As for the numerical importance of the fleet, it reflects the evolution of the Salé race. This culminates with the first great push, corresponding to the birth of the "Republic" in 1627, when Salétins and Tetouanais manage to align up to 60 units. But the sources will eventually show a steady decline in the number of buildings during the seventeenth century. In fact, at the end of the 17th and the beginning of the 18th century the race became a Sultanian quasi-monopoly. The frequent interventions of the European maritime powers in retaliation for the corsairs companies, have indeed resulted in the capture or the loss of many buildings of the fleet. In 1649, between the months of June and October,

At its peak in the first half of the 17th century, the salty race went beyond its usual field of intervention, namely the Iberian coasts, to go to the high seas, sweeping a radius of 500 to 600 miles and making the space between the Canary Islands, the Azores and Cape Finistère, a real hunting ground. And it is well off this space that the Salétins make most of their catch. This race is increasingly based on the use of increasingly powerful vessels. The corsairs of Salé knew how to benefit from their geographical position and their know-how in naval matter, becoming the terror of the seas of the Ponant: "My God, keep us Salétins", said a ritual of the Diocese of Coutances in Normandy.

Indeed, the corsairs have developed long summer campaigns in theaters more northern, still poorly protected. Their wanderings led them off the Isles of Scilly and the Cornish Islands to capture fishing boats returning from Newfoundland. The fishermen of Newfoundland were particularly hard hit by the Saletins, who came every year to English and French waters to watch their departure and return. "They wrought such havoc that only Haven alone brought or sank more than forty vessels to the fish within two years; he was also taken from other maritime towns.

In the west of England, the population becomes so nervous that Lizard's fire is extinguished because it will "drive the pirates". One of their most spectacular successes is the long voyage which, in June 1627, led the corsairs to Iceland, first to Grindavic, located at the end of the island, then to Reykjavik in Iceland. This campaign, under the command of Morat-Rais, a Dutch renegade from Harlem, is a real maritime feat for the time. The operation resulted in the looting of the south of the island and the capture of 400 Icelanders, some

of whom were caught on the way home. This incursion was preceded by several raids perpetrated during the years 1615, 1616 and 1629 jointly with the corsairs of Algiers against the Faroe Islands. In 1631,

Job Provider

Raids, organized looting and high seas catches bring a considerable economic spoil. The race is the main employment activity, the main source of employment and income for Sale and a very large hinterland from where the port usually pulls its sailors. It mobilizes more than 4,000 men, which means that the boarding capacity offered by the privateer fleet can reach more than 20% of the active population.

In addition to boosting the activity of other branches of the port economy, the race has, for more than a century, led to a steady stream of catch arrivals, which had to be sold on the spot or redirected to the ports. major European ports. The sources of the first half of the seventeenth century report that for the period of 1620 and 1630, corsairs have looted "more than a thousand Christian ships of all nations." The catches have contributed above all to make corsairs cities of great cosmopolitan markets, attracting buyers and businessmen specialized in this kind of trade.

Salé, autonomous "republic"

*Sale was semi-independent beginning in 1585 and virtually fully independent of the Sultan from 1614 on when the rulers came from the Dila tribe who controlled the Gharb

Like most maritime cities that aspire to autonomy, the institutional organization of Salé, wealth helping, undergoes a profound change. As early as the summer of 1627, the Saletins ceased to recognize the authority of Moulay Zidan.*The Saadian Sultan is, in their eyes, guilty of levying tithes on their income. The corsairs thus become independent of any Makhzenian subordination. The "Republic" of Salé, often called "La Rochelle d'Afrique" is born. The French Trinitarian Pierre Dan points out that the newcomers "lived for some time with the honor and obedience that true subjets owe their sovereign, but they relaxed a little later."

Wrong.. Sale is in charge.

The Qasba then becomes the capital of the new state, under which the race is booming. The port authority returns to an admiral, assisted by stewards for the supervision of construction sites and maintenance of the fleet. As for the activities of the port, they are concentrated in the hands of local elites, most often from Andalusian-Andalusian families. The executive power belongs to the government, elected annually and assisted by a council or Divan composed of 16 members. The latter are charged, through the stewardship of the navy, to remit the commissions to the corsairs.

This new status of the city of Bouregreg profoundly affects the concentration of naval efforts and fortification of the city where the defensive system is strengthened by the construction of many coastal works to defend against European cruisers corsairs. But, from the year 1640, which saw the end of the episode of the corsair "Republic", in the year 1660, the political history of the region passed under the rather light domination of the Dilaites, a quasi-independence. Wrong, the whole country was under the Dila 1641-1685

Before finally falling under the authority of the Alawite sheriffs in 1666, Sale complies with the authority of Raïs Ghaïlan in 1664 and is then administered like the other cities of the country. Nevertheless, towards the end of the 17th century, this charge seems to have undergone some changes reported by Jean-Baptiste Estelle, the consul of the French nation in the city. This one reports that the agglomeration salétine includes not less than four caïds: beside those placed at the head of Sale the Nine, the Qasba and Salé the Old exists,

in addition, a governor of the port specially charged to take care European merchants and shipping. The era of quasi-independent magistrates, as the French consul Louis Chénier suggests, is long gone.

Political and diplomatic leverage

With its statehood under the first Alawite sultans, the race will become a kind of political and diplomatic leverage with the function of charging some European maritime powers annual tribute. The crews of the ships are reduced to the minimum portion of a salary paid by the sultan-shipowner. A change in the mode of remuneration should lead to the gradual disengagement of the Saletins to the possible benefits of the corsair campaigns. When the owners of the place saletine, they will enjoy the exhaustion of the country in the infighting that followed the death of Sultan Moulay Ismail in 1727 to engage their capital again in the adventure corsair. In 1733 again, Partyet, the French consul in Cadiz wrote that the Saletins live only from the sea. But that's another story.

By Leila Maziane

Article Previous

Pharaohs in Saudi Arabia?

Article Next

The ethnocide of our cousins of Spain



Writing

Comments 8



badr 6 years ago

It is noteworthy that the descendants of Morad Rais (children from a marriage with a Moroccan salt) settled in New York a few years after the founding of the city and were known under the name "Van Salee" who was one of the first wealthy New York families whose descendants are only Jaqueline KENNEDY and Humphrey BOGART

Reply



Lamzibri 3 years ago



Mr. Badr, I know the Rais de Salée family very well. They will be very happy to know that they have links with the Kennedy and the Bogarts :).
Here is a link that confirms what you said

Reply

Ping: The corsairs of the "Republic" of Salé | The paths of Morocco

Ping: A República Corsária of Bouregreg | Histórias of Portugal and Marrocos



Laouina Abdellah 5 years ago

Hello, who is the author? Why does he say saletine to describe Salé people or events; t is missing from the Arabic, Latin and European versions of Salé.

Reply



Nawfal Kabbaj Malaky 5 years ago

Thank you mamoun nice article. Too bad that the few writings on the subject are a little fanciful. And yet it is a very important time in Moroccan history.

Reply



thiebault jf 4 years ago

I seek docs on the period 1737/1740 having relation with the French navy
thank you of avnce

Reply



J, M 2 years ago

thiebault jf
Hi,
I read the book, the dirty pirates there there's fifteen years; it can be useful for you.
Good reading

Reply

Leave a comment

Your email address will not be published. Required fields are marked with *



About

Zamane is a Moroccan monthly mainly devoted to the History of Morocco and published in two language versions whose content differs: French, since its launch in November 2010 and Arabic, since October 2013.

Follow us